Das Problem der City.

Ein Beitrag zur Frage des Formen- und Strukturwandels der Großstadt. Dargestellt am Beispiel süddeutscher Städte.

Auszug

aus der

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung des Doktorgrades der Naturwissenschaftlichen Fakultät der Julius-Maximilians-Universität Würzburg.

vorgelegt von

HANS MEINEL

Würzburg, Januar 1954.

Tag der mündl. Prüfung:
1. März 1954

I. Problemstellung und Untersuchungsziel.

Die deutsche Stadtgeschichte ist in ihrem jüngsten Abschnitt durch die Ausbildung der City gekennzeichnet. Derartige Hauptgeschäftszentren entstehen in den süddeutschen Großstädten kurz vor der Jahrhundertwende. Sie haben sich besonders nach dem zweiten Weltkrieg zu Erscheinungsformen mit bestimmten physiognomischen, wirtschaftlichen und sozialen Merkmalen entwickelt. Ihrer Ausbildung und Problematik sind verschiedenartige, in der Regel aber örtlich begrenzte Spezialuntersuchungen gewidmet worden. Dabei stehen vor allem Einzelanalysen der Verkehrs- und Bevölkerungsverhältnisse im Vordergrund. An einer umfassenden Untersuchung und Darstellung, die sich mit den grundlegenden Tatsachen im Geschehen der City auseinandersetzt und die Bedingtheiten und die gegenseitige Abhängigkeit der Einzelfaktoren klarstellt, hat es bisher gefehlt.

II. Aus dem Inhaltsverzeichnis.

A. Physiognomische Probleme der Hauptgeschäftszentren. Die Struktur der Großstadt, das Verhältnis der Hauptgeschäftszentren zu ihrer Umgebung. - Die Gebäude der Großstadt, ihre Typen und Verteilung im Stadtraum. - Die Gliederung der Wirtschaftsbauwerke, ihr Alter, ihre Formen und ihre Bedeutung für die Baumasse der Hauptgeschäftszentren. - Grundstücksschnitt und Frontlänge. Das Problem der Altstadt. Bau-Überhöhung und Skyline, Farbe, "Dynamik" und optische Wirkungen. - Cityvorstufen. - Probleme des geistigen Ausdruckswertes der Hauptgeschäftszentren. -

B. Bevölkerungs- und Verkehrsverhältnisse in der City. Der Bevölkerungskrater, ein charakteristisches Merkmal der City.- Die Wohn- und Arbeitsdichten im großstädtischen Raum, ihre Verteilung und Bedeutung für das Hauptgeschäftszentrum. - Der Verkehr im Bereich der Zentren. Entwicklung, Verkehrsströme und Verkehrsadern, Schwerpunkte, Lagebeziehungen, Bedeutung. -

C. Der Wirtschaftsraum. Die Wirtschaftsgruppen der Hauptgeschäftszentren, Typen und Funktionsbereiche. - Die Differenzierung innerhalb der Zentren. Standortfragen und Lagebeziehungen. - Die quantitative und qualitative Wirtschaftsintensität im Hauptgeschäftszentrum.

D. Citybildung. Die verschiedenen Phasen der Citybildung.- Fragen des Citybegriffs und der Citydefinition (Zusammenfassung).

III. Gang der Untersuchung.

Die Untersuchungen wurden in München, Frankfurt, Stuttgart, Mannheim, Ludwigshafen, Nürnberg sowie in Regensburg, Würzburg und Heidelberg durchgeführt und durch Beobachtungen und Angaben aus norddeutschen, schweizerischen und französischen Städten ergänzt.

Die zentralen Wirtschaftsräume dieser Städte werden mit dem Oberbegriff "Hauptgeschäftszentrum" bezeichnet. Die der großen Städte - München, Frankfurt, Stuttgart, Mannheim und Nürnberg - sind als City zu bezeichnen aus Gründen, die in der Dissertation

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

näher ausgeführt wurden, die Hauptgeschäftszentren der "kleineren" Großstädte - Würzburg, Regensburg, Heidelberg - nur als "Hauptgeschäftsviertel".

Die komplexe Natur des Untersuchungsobjektes macht es nötig, jeweils einen bestimmten Gesichtspunkt zu wählen, um die einzelnen Bestandteile der Hauptgeschäftszentren klar herauszustellen. Die ersten drei Abschnitte erarbeiten jeweils ihre physiognomischen, bevölkerungs- und verkehrsgeographischen sowie wirtschaftlichen Besonderheiten. Unter Darlegung der historisch-genetischen Zusammenhänge wird in einem weiteren(4.) Kapitel die Synthese der einzelnen Faktoren der City versucht. Die Ausführungen werden mit einer Definition und zusammenfassenden Beschreibung der City abgeschlossen.

IV. Kurze Darstellung der behandelten Fragen.

A. Physiognomische Probleme.

Innerhalb des in Stadt-Land-Gürtel, Stadtrandfläche, Mittel- und Zentralzone gegliederten Stadtraumes liegt ein zentrales Areal von Wirtschaftsbauwerken, das eine spezifische Physiognomie aufweist. Hier ist der überwiegende Teil des im Stadtraum an sich geringen Prozentsatzes (5-8%) von öffentlichen Bauten, Banken, Büro- und Geschäftshäusern konzentriert. Obwohl dieses Gebiet ganz oder teilweise auf sehr altem Stadtboden steht, sind seine Bauten nicht älter als 6o bis 8o Jahre. Diese Bauwerke lassen sich stilistisch in Bauten des ausgehenden Klassizismus, der Gründerzeit, des Jugendstils und der Sacharchitektur (Purismus) aufgliedern, wobei Gründerzeit und Purismus überwiegen.

Die Gründerzeit-Gebäude (Jahrhundertwende) sind Massivbauten, häufig aus Buntsandstein, groß und repräsentativ in verschiedenen Pseudostilen angelegt. Die Bauten des Purismus (nach 192o) sind i.d.R. Eisenbetonskelett- und (späterhin) Stahlskelettbauten. Sie sind durch die Anpassung der Form an ihre Funktion gekennzeichnet (Abb.1). Im Lauf der weiteren Entwicklung entfernt sich dieser Bautyp etwas von dem anfänglich extremen Funktionalismus. Als dritter dominierender Typ im Bild süddeutscher Hauptgeschäftszentren tritt besonders nach 1945 eine Zwischenform auf. Es handelt sich um Sacharchitekturen, die äußerlich (Dach, Fassade) dem historischen Stadtbild angepaßt werden. Die Zusammensetzung des Gebäudebestandes wechselt in den einzelnen Städten.

Dieses zentrale Gebiet besitzt nicht nur durch seine baulich-stilistische Erscheinung, sondern auch durch weitere Merkmale eine physiognomische Eigenständigkeit gegenüber den umgebenden Vierteln. Im besonderen Gegensatz zu den stark parzellierten Teilen der Altstadt, die nicht in den Umschmelzprozeß der Citybildung einbezogen wurden, zeichnet es sich durch einen großzügigeren Grundstückschnitt, größere Gebäudelänge und Gebäudeüberhöhung (durchschnittlich 2-3 Geschosse) aus. Die Grundstücksverhältnisse der alten Stadt bestimmen weithin den Citystandort, alte Festungszüge oder breite Marktstraßen werden bevorzugt (günstiger Grunderwerb, Straßenführung; Beispiele: Zeil-Frankfurt, Königstr. in Stuttgart, Bahnhofstr.in Zürich, Kaufinger-Neuhauserstr.i.München). Die Hauptgeschäftszentren zeichnen sich weiterhin aus durch die Art des verwendeten Baumaterials (Buntsandstein, Blendplatten aus Muschelkalk, Travertin u.ä., hellen Verputz, große Glasflächen), durch moderne Konstruktionsmethoden, die dichte Ballung der Werbemittel, Passagen, Schaufenster im 2.Geschoß, Rampen über den Auslagen, durch weitgehende Verlegung der Wohnungseingänge und

das Konzentrationsphänomen der Wirtschaftsräumlichkeiten und den dadurch entstehenden optischen Wirkungen.

Dieses in physiognomischer Hinsicht besonders charakteristische Stadtviertel erreicht bei großer wirtschaftlicher Bedeutung nur kleine Flächenausdehnung (München ca.llo ha, Stuttgart 45 ha, Frankfurt ca.75 ha). Es liegt an einer gestreckten oder gewinkelten Hauptachse, die an ihrem einen Ende stets den Hauptbahnhof, mit dem anderen meist den alten (historischen) Markt berührt, Ausläufer entlang der alten Festungswälle hat und Einschnürungen urd Ausbuchtungen aufweist (Abb.2). Nach ihrer Lage auf dem Altstadtboden und der Entfernung des Hauptbahnhofs vom Altstadtgebiet lassen sich 2 Typen einer Citylage in Deutschland unterscheiden. Das Hauptgeschäftszentrum gliedert sich in größeren Städten in einen ausgesprochenen Geschäftsstraßenzug, in ein Bahnhofsviertel (beide an der Hauptachse) und ein meist seitlich anschließendes, auf bessere Wohnviertel orientiertes Bankenviertel.

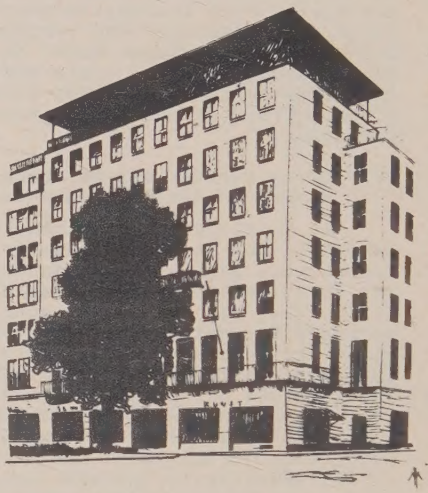

Abb.1. Notarkasse, München, Ottostr. Typischer Vertreter moderner Verwaltungsgebäude.

In den Hauptgeschäftsvierteln Nürnbergs, Würzburgs und Regensburgs dagegen treten die oben genannten Bautypen nicht geschlossen, sondern nur vereinzelt auf; das gemischt-genutzte Gebäude (Wohn- und Wirtschaftsraum) herrscht bei eigenständigem Typ vor. Ladenhäufung, Verkehr, Reklame, Schaufenster, Passagen, guter Gebäudezustand und hoher Wiederaufbaugrad unterscheiden auch diese Areale deutlich von ihrer Umgebung. Gleiches gilt für die Randzungen der Cities.

B. Bevölkerung und Verkehr.

Die Sozialstruktur der Großstadt weist verschiedene Gradienten für bestimmte Erscheinungen auf, die mit der physiognomischen Differenzierung der Stadtlandschaft in ursächlichem Zusammenhang stehen. Einen der eigenartigsten Vorgänge stellt die Entvölkerung der Innenstadt dar (Bevölkerungskrater). Sie beginnt etwa um 188o mit der zunehmenden Durchsetzung der Innenstadt durch Wirtschaftsbauten und ist mit dem starken, schubweisen Bevölkerungszuwachs der Städte in der Weise verkoppelt, daß einem Zuwachsstoß der Gesamtstadt (z.B. München: Maximum 1885-9o) ein Entleerungsschub im Stadtinneren nachfolgt (München: Entleerungsmaximum 1895-19o5). Heute bestehen beträchtliche Dichteunterschiede im Stadtraum, z.B. in der Zürcher City weniger als loo Einw./ha, in nahegelegenen Altstadteilen dagegen mehr als 8oo Einw./ha. Mit abnehmender Bevölkerungsziffer steigt in gleichem Maß die Beschäftigtenziffer, z.B. in Frankfurt (1951)

auf der Zeil zwischen Hauptwache und Konstablerwache 22 Einwohner, aber 3111 Beschäftigte! Diese Gebiete stellen die arbeitsintensivsten Stadtviertel dar. Als Faustregel kann gelten, daß 15-25% aller Beschäftigten der Großstadt hier arbeiten. Es ergibt sich, daß Gebiete mit Bevölkerungsdichtenminima und Arbeitsdichtenmaxima räumlich mit den eingangs physiognomisch gekennzeichneten Arealen zusammenfallen.

Mit der Errichtung von Wirtschaftsbauwerken und der Verdrängung der dort ansässigen Wohnbevölkerung entstand eine Verkehrsspannung zwischen Hauptverkehrszentrum (= Hauptgeschäftszentrum) und Wohnvierteln, die in Form einer Verkehrsspinne in das Zentrum einstrahlt und dort ihren Schwerpunkt hat. Das Hauptgeschäftszentrum zeichnet sich nicht nur durch eine heute bereits überdimensionierte Verkehrsmassierung aus, sondern ist, diese bedingend, der Punkt, der generell sehr rasch ("verkehrsgünstig") erreichbar ist. Das Verkehrssystem der Innenstadt gleicht dabei mehr einem Gerippe als einer Verkehrsfläche. In diesem Verkehrsgerüst bildet der Hauptbahnhof in zunehmendem Maße den Verkehrsschwerpunkt.

Die Verkehrsströme der Innenstadt bestehen hauptsächlich aus dem Arbeits-(Pendler-) und Kaufverkehr. Der Prozentsatz des nicht zielorientierten Durchgangsverkehrs ist demgegenüber in der Innenstadt überraschenderweise gering. Bei der Beförderung nimmt besonders die Straßenbahn als leistungsfähigstes Massenverkehrsmittel eine Vorrangstellung ein. Neben dem starken motorisierten Verkehr fällt besonders die hohe Fußgängerquote ins Auge,(Frankfurt,Hauptwache, im Jan.1950 an einem Tage von 6 h bis 1 h nachts 86 685 Personen!). Sie existiert in dieser Höhe nur im Hauptgeschäftszentrum und muß ebenfalls als dessen Kriterium herangezogen werden.

Die Verkehrsgegebenheiten wirken sich bereits auf kleinstem Raum auf die Standorte und die Struktur der Betriebe im Zentrum aus. Es konnte festgestellt werden, daß Hauptgeschäftsstraßen gleichzeitig Hauptverkehrsstraßen mit hoher Fußgängerfrequenz sind.

Die Verkehrsschwierigkeiten der City liegen in der eine ungünstige Straßenführung bedingenden Innenstadtlage, die sie jedoch nicht aufgeben kann ohne ihre Verkehrsgunst ("optimale quantitative Erreichbarkeit"), insbesondere für den sie wirtschaftliche tragenden Massenverkehr (Straßenbahn, Fußgänger) stark einzuschränken.

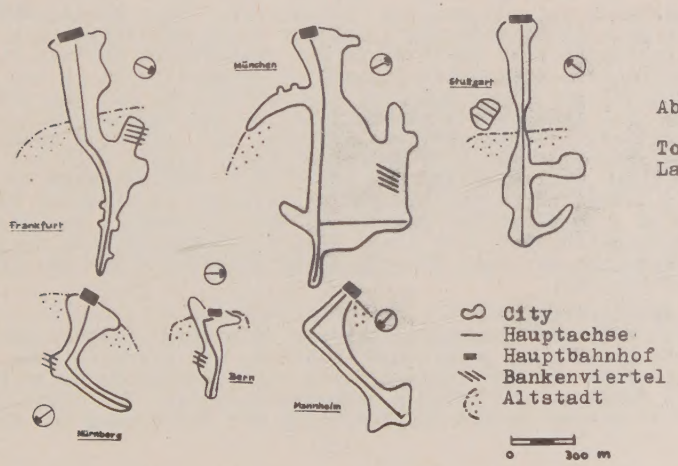

Abb.2

Topographische Lage der City.

C. Wirtschaftsraum.

Innerhalb des Stadtraumes zeigen die Wirtschaftsgruppen der öffentlichen Verwaltung, der Verwaltung der freien Wirtschaft, Banken, freie Spezialberufe (Fachärzte, Notare, Makler u.ä.), der Warenhandel mit Standartwaren (Kaufhäuser), der Spezialwarenhandel mit hochwertigen Gütern und die Hotels eine starke zentripetale Tendenz. Sie neigen zu einer Massierung an Punkten einer optimalen quantitativen Erreichbarkeit und bestimmen die Wirtschaftsstruktur der Hauptgeschäftszentren. Die in ihnen (etwa in dieser Reihenfolge) ansässigen Textilgeschäfte, Verwaltungen und Büros, Geschäfte des Spezialbedarfs, Banken, Gaststätten, Warenhäuser, Verlags- u.Zeitungsbetriebe und Hotels haben einen gesamtstädtischen Funktionsbereich oder diesen der Versorgung der Zentren selbst (z.B.Schnellgaststätten). Sie sind entweder auf einen betriebsnotwendigen engen Publikumskontakt oder auf die Möglichkeit einer reibungslosen gegenseitigen Fühlungnahme angewiesen. Diese Erfordernisse sind nur auf engem Raum erfüllbar, wenn nicht die sie bedingende markttechnische Geschlossenheit verlorengehen soll (Marktgesetz). Daraus erklärt sich sowohl die geringe räumliche Ausdehnung der Hauptgeschäftszentren (siehe oben), die durch diese Eigenart bedingte starke Nachfrage nach Wirtschaftsräumlichkeiten mit ihren ökonomischen Konsequenzen, das Vorherrschen solcher Betriebe, die ohne größeren Raumbedarf arbeiten und dort pro Flächeneinheit hohe Erträge abwerfen (Amortisation der hohen Bodenpreise!), sowie das Fehlen der Produktionsbetriebe und solcher Unternehmen, die bei gesamtstädtischem Funktionsbereich nicht auf gegenseitigen oder direkten Publikumskontakt angewiesen sind.

Die Hauptgeschäftszentren bilden d e n Schwerpunkt im Wirtschaftsraum der Großstädte, hier liegt nicht nur ein Areal vor, das überwiegend kommerziell-verwaltungstechnisch genutzt ist, sondern ebenso eine hohe wirtschaftliche Intensität aufweist, sowohl quantitativ in der Raummenge als qualitativ in Hinsicht auf die pro Raumeinheit erzielten Erträge. Die City besteht überwiegend aus fast vollständig gewerblich genutzten Gebäuden; d.h. in der Gesamtnutzfläche tritt der Wohnanteil zurück, der, wenn er vorhanden ist, in den oberen Geschossen liegt. Dadurch ergibt sich ein oberes gewerbliches Nutzungsniveau, das sich zur Errechnung der zentralen Wirtschaftsfläche heranziehen läßt. Es liegt in München etwa im 4., in Frankfurt und Stuttgart im 6.Geschoß (Citykern), Dieses Nutzungsniveau hebt sich bei zunehmender "Citysierung" (das Marktgesetz verlangt vertikale Raumausdehnung!) und ist durch das Verhältnis von Bau- und Haltungskosten sowie durch die erzielbaren Erträge bestimmt.

Die qualitative Wirtschaftsintensität spiegelt sich in den Ertragsmöglichkeiten; diese bedingen die Bodenwerte, die nun wieder von Angebot und Nachfrage abhängig sind. Da die Ertragsmöglichkeiten für bestimmte Betriebsgruppen aufgrund der optimalen quantitativen Erreichbarkeit der City sehr hoch sind, ergibt sich ein Bodenwertgefälle. Spitzenwerten von 1ooo.-DM in Städten über 5oo ooo Einwohnern stehen Werte von 1oo.-DM und weniger in direkter Nachbarschaft im Altstadtgebiet gegenüber. Das Wertgefälle und die Bodenpreiskulmination der City zeigt ebenso die qualitative Wirtschaftsintensität wie auch die räumliche Ausdehnung der Hauptgeschäftszentren auf.

D. Citybildung.

Die moderne City ist eine junge Bildung. Sie unterscheidet sich vornehmlich durch ihre technische, bauliche und soziologische Erscheinung, nicht so sehr dagegen durch wirtschaftliche Grundprinzipien und Vorgänge von älteren Handelsmetropolen. Sie dient im Gegensatz zu diesen jedoch hauptsächlich der Versorgung und Verwal-

tung der großstädtischen Bevölkerung und weist daher eine spezifische Struktur auf. Diese Akzentverschiebung tritt jedoch erst im Laufe der um 1870-85 in Deutschland einsetzenden Citybildung ein. Die beginnt wellenförmig und läuft über mehrere Phasen ab, die sich in ein primäres Entwicklungsstadium (bis zur Jahrhundertwende), ein Ausbaustadium (bis 1942-43) und einen Wiederaufbauabschnitt gliedern. Das wirtschaftliche Ziel, der Ausbau der Massentransportmittel und die Anwendung neuer Konstruktionsmethoden und Baustoffe geben den einzelnen Abschnitten dieses mit beachtlicher wirtschaftlicher Stoßkraft vorangetragenen Umschmelzungsprozesses im Stadtinneren ihr jeweiliges Gesicht.

Der zur Verfügung stehende Raum erlaubt jedoch nicht, das Untersuchungsziel des 4.Kapitels, die ursächliche Verflechtung der Faktoren im Geschehen der City ohne grobe Simplifizierungen darzustellen. Zur Veranschaulichung dieses Problemkreises ist eine Auswahl dieser Faktoren mit ihren gegenseitigen Beziehungen in einem Diagramm auf der 4.Umschlagseite (Abb.3) des vorliegenden Auszuges wiedergegeben.

V. Auszug aus dem Untersuchungsergebnis.

Zum Schluß der Dissertation wird folgende Citydefinition aufgestellt:

> Die City ist ein zentral in der Großstadt befindlicher Wirtschaftsraum, in dem der überwiegende Teil der verbauten Fläche mit Gebäuden bestanden ist, deren Nutzfläche zum größten Teil kommerziellen und administrativen Zwecken dient.

Diese Definition wird für die "Hauptgeschäftsviertel" folgendermaßen ergänzt:

> Die Hauptgeschäftsviertel (Vorstufen) sind (beim Fehlen einer City) zentral im Stadtraum befindliche Wirtschaftsräume, in denen der überwiegende Teil der verbauten Fläche mit Gebäuden bestanden ist, deren untere Geschosse weitgehend kommerzieller oder administrativer Nutzung unterliegen.

An diese Definition schließt sich eine zusammenfassende Beschreibung der Hauptgeschäftszentren an. Abschließend werden noch einmal die Momente herausgehoben, die zur Fixierung und Begrenzung einer City herangezogen werden müssen. Sie sind im Folgenden im Wortlaut wiedergegeben:

1. Die City liegt zentral im Stadtraum; sie berührt den Hauptbahnhof und liegt im Schnittpunkt vieler Verkehrslinien und hat eine Hauptachse.
2. Sie beherrbergt den übergeordneten Warenhandel, Geldinstitute und Verwaltung und endet dort, wo die Massierung dieser Wirtschaftsgruppen nachläßt. Typisches Kennzeichen: Kaufhäuser, Textilhäuser.
3. Sie stellt einen geschlossenen Nutzraum dar und hört dort auf, wo das Verhältniss Gewerberaum-Nutzraum zugunsten des Wohnraums umschlägt.
4. Sie ist durch eine Bodenpreiskulmination gekennzeichnet und endet dort, wo die Bodenpreise stark absinken.
5. Sie ist von Wirtschaftsbauwerken bestanden und hat daher eine entsprechende Architekturgrenze.
6. Sie ist gekennzeichnet durch einen starken Fußgängerverkehr, der an ihren Grenzen sofort nachläßt.
7. Sie besitzt ein Wohndichteminimum und ein Arbeitsdichtemaximum und nimmt den Raum ein, in dem sich beide decken.

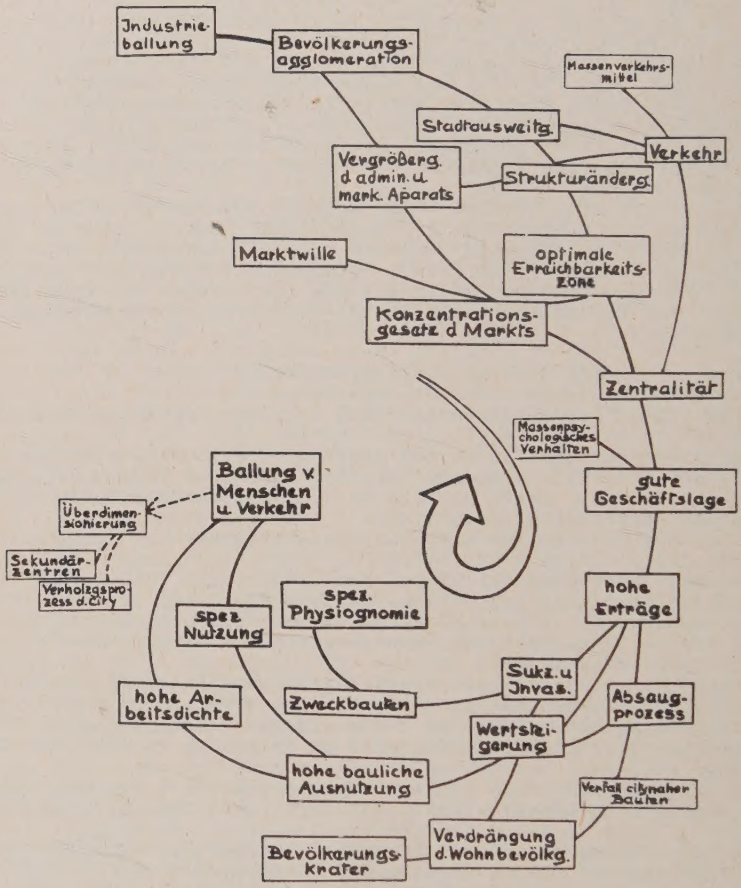

Abb.3 Faktoren bei der Citybildung.

Diese von Herrn Professor Dr. W. G e r l i n g , Würzburg, angeregte Dissertation wurde im Januar 1954 abgeschlossen. Sie umfaßt 222 (maschinenschriftliche) Seiten Text, 40 S. Anmerkungen, Literatur-, Karten- und Bildnachweis, ferner 22 Karten und 41 Abbildungen.

Der vorliegende Auszug konnte nur wenige Probleme und Ergebnisse wiedergeben. Der Verfasser ist zu weiteren Auskünften gerne bereit. Anschrift: H.Meinel, Bremen, Scharnhorststr.184.